RAPPORT

Sur le projet du Canal d'Eure-&-Loir,

FAIT

A L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

AU NOM DU COMITÉ D'AGRICULTURE,

Par M. G. F. SEBIRE, Député du Département de l'Iſle-&-Vilaine.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

MESSIEURS,

RÉUNIR les citoyens en augmentant les rapports qu'ils ont entre eux, mettre l'homme laborieux en état de tirer parti de ſon induſtrie, ſont les baſes les plus ſolides de la liberté. C'eſt en ouvrant des communications intérieures que vous parviendrez à

repandre la fertilité sur les campagnes; c'est par les relations commerciales que les cultivateurs s'éclaireront sur leurs véritables intérêts; & les ressources qu'une grande entreprise procure dans les lieux où elle s'exécute, font sentir, dès le premier instant, les avantages qui doivent en résulter.

C'est dans ces vues, Messieurs, que votre comité d'agriculture m'a chargé de vous présenter le projet de canal d'Eure-&-Loire que M. Clavaux & compagnie se proposent d'exécuter; votre comité étant persuadé que plus les projets sont vastes, plus ils sont dignes des représentans d'un peuple libre.

Le canal d'Eure-&-Loire doit traverser cinq départemens, l'Eure, l'Eure-&-Loir, Loir-&-Cher, la Sarthe, Mayenne-&-Loire. Il établira une navigation sûre depuis Angers jusqu'au Pont-de-l'Arche, sur une étendue de cent trente-sept lieues de deux mille toises.

Les pays qu'arrosent ces deux rivières sont fertiles en bleds, vins, belles prairies, bois de toutes espèces: des manufactures de draps, toiles, serges, étamines, porcelaines, faïances, poteries, forges, y sont dejà établies; des carrières d'ardoises les plus belles & les plus considérables de la France, d'autres carrières de pierres de grès, &c., tout acquerra un nouveau degré d'utilité, lorsqu'il aura un débouché plus facile.

L'Eure-&-Loir prennent leurs sources dans le département de ce nom, & c'est là que doit être placé le point de partage.

Le Loir passe par Saint-Germain-des-Alluyes, Illiers, Bonneval, Châteaudun, Saint-Avit, Cloie, la Ferté, Villeneuve, Morée, Vendôme, Les Roches, Montoire, Trôo, Châtillon, La Châtre, Aretin, Château-du-Loir, le Lude, Créan s, la Flêche, Ba-

ſouges, Durtal, Villevêque, Briolais, Écouflans & Angers; il joint la Loire à deux lieues au-deſſous, à un endroit nommé la Pointe.

L'Eure paſſe par la Loupe, Belhomer, Pongouin, Courville, Pont-Tranchefetus, Chartres, Gaillardon, Maintenon, Epernon, Villers, Lemerlier, Lormaie, Nogent-le-Roi, Saint-André, Anet, Ivry, Pacy, Louviers, le Vaudreuil, & ſe joint à la Seine, au-deſſus du Pont-de-l'Arche.

La rivière du Loir eſt belle, profonde, ne deborde preſque jamais, & eſt abondamment pourvue d'eau dans les plus grandes ſéchereſſes. Elle eſt dejà navigable juſqu'au Château-du Loir, mais de la manière la plus incommode. Les départemens, diſtricts & municipalités ſollicitent fortement l'exécution du plan qui vous eſt ſoumis. Il y a 40 portes marinières ou pertuis, & les portes marinières ont le triple inconvénient de perdre beaucoup d'eau, de noyer les prairies, & de courir les riſques de plonger & faire périr les bateaux, comme on l'a vu il y a peu de temps auprès de la Flèche, où un bateau chargé de bled coula en paſſant une de ces portes.

M. Clavaux propoſe de ſuivre cette navigation depuis Angers juſqu'à Saint-Germain-des-Alluyes, toujours dans le lit de la rivière; d'enlever tous les bancs de gravier, ſables, îlots & autres qui pourroient gêner la navigation, & de ſubſtituer des écluſes à ſacs aux portes marinières.

La rivière d'Eure eſt fort maigre; ſon lit eſt trop large dans des endroits, & trop étroit dans d'autres; elle n'eſt point du tout encaiſſée; les moulins ſont trop près les uns des autres; ce qui, aux moindres crues d'eau, occaſionne des débordemens, & quelquefois la ruine des cultivateurs riverains. Les malheureux navigateurs, forcés d'être douze & quel-

quefois quinze à traîner péniblement un bateau, forcés de paſſer leur vie à parcourir des marais fangeux, ſont ſouvent obligés d'interrompre leurs travaux dans les débordemens, & ſont réduits à une oiſiveté qui, leur enlevant les moyens de ſubſiſter, devient ſouvent plus funeſte pour eux que l'activité du travail dans des vaſes peſtilentielles.

M. Clavaux ſe propoſe de faire des chauſſées ou digues laterales, dont l'une ſervira de chemin de hallage, & l'autre à fixer invariablement le lit de la rivière : par ce moyen, les bateaux pourront être conduits dans tous les temps par deux chevaux & trois hommes. Beaucoup de ravins viennent ſe précipiter avec rapidité dans cette rivière, l'obſtruent par les dépôts qu'ils entraînent avec eux, & produiſent encore beaucoup d'accidens.

Le projet qui vous eſt préſenté obvie à tous ces inconvéniens, en curant la rivière dans les endroits où elle n'eſt pas aſſez profonde, en la rétréciſſant dans les endroits où elle eſt trop large; on remédie à tout, on rend à l'agriculture une grande étendue de terreins, & l'on aſſure les récoltes de ceux dejà cultivés.

L'Eure eſt auſſi navigable juſqu'à Pacy; & 55 portes marinières préſentent les mêmes inconvéniens que pour la navigation du Loir. Il y a ſeulement 4 écluſes, mais elles ſont preſque détruites. M. Clavaux ſe propoſe de les refaire à neuf, & de conſtruire à la place des portes marinières : cette demande eſt auſſi fortement appuyée par les départemens, diſtricts & municipalités, que pour la navigation du Loir.

Une digue conſtruite par le maréchal de Vauban, qui barre totalement la gorge au deſſus de Pongouin au moulin de Boiſard, formera la retenue du récipient qui doit alimenter le point de partage.

Le canal de jonction aura dix mille cent vingt-sept toises de développement, & prendra du pont de Tranchefetus sur l'Eure à Bonneval sur le Loir, en formant un coude à l'endroit où le canal d'irrigation viendra l'alimenter. En partant de la ligne de construction du point de partage, il y a quatre-vingt-dix pieds neuf pouces de pente vers le Loir, & cinquante quatre pieds neuf pouces vers l'Eure; mais en enterrant le canal de trente pieds au point de partage, on parviendra à racheter cette pente de cent quarante cinq pieds six pouces par vingt écluses; elles auront cent pieds de longueur, seize de large, & elles seront de différentes chûtes.

Comme cette entreprise nécessite des fonds considérables, on doit laisser à la compagnie la faculté de les construire dabord en bois ou en pierres, suivant les localités; mais lorsque la nation rentrera en possession de ce canal, toute les écluses, tous les ponts seront faits en maçonnerie, & lui seront remis solidement bâtis & dans le meilleur état possible.

Le canal de jonction aura dans cette partie trente-six pieds de largeur par le haut, vingt-quatre par le bas sur six de profondeur, pour pouvoir toujours contenir cinq pieds d'eau; le chemin de hallage aura quinze pieds de largeur.

La digue, ou barrage, construite d'après les plans du maréchal de Vauban, a sept cent soixante-quatorze pieds de longueur sur vingt-un pieds dix pouces de hauteur, & vingt-quatre en partant du niveau de la rivière d'Eure, qui prend sa source environ six lieues au-dessus; ce récipient contient huit cent cinquante mille toises quarrées, mesure de Paris, lesquelles, multipliées par une toise quatre pieds moyenne proportionnelle, donnent une masse d'un million quatre cent vingt-trois mille trois cent trente-deux toises

cubes d'eau. Ces eaux seront conduites dans le canal de partage, par une rigole d'irrigation qui aura quatorze mille sept cent toises de développement, dix-huit pieds de largeur par le haut & huit par le bas, sur cinq pieds de profondeur, pour avoir toujours au moins quatre pieds d'eau; les quarante-neuf pieds de pente seront rachetés par douze portes marinières.

Comme l'utilité principale de cette petite navigation est de servir au flotage de vingt-six mille arpens de bois nationaux, on n'a pas cru nécessaire d'y faire des écluses. La différence du prix d'une écluse à une porte marinière étant de 30,000 liv. à 2,400 livres, les revenus du canal ne pouvoient plus indemniser de l'énormité des frais de construction.

Pour bien entendre le décret que je vais avoir l'honneur de vous proposer, il est essentiel de se rappeler que le projet de navigation a deux objets parfaitement distincts : l'un, d'ouvrir à neuf un canal, & de rendre navigable la partie des rivières d'Eure & Loir qui ne l'est pas encore ;

L'autre, de perfectionner la navigation sur la partie de ces rivières où elle existe déja sur une étendue seulement de trente lieues sur le Loir & de quinze sur l'Eure; il faudra dépenser environ 2 millions & demi pour cette perfection.

Il faut se rappeler que cette navigation, déja établie, ne se fait qu'à très-grands frais & qu'avec les plus grands dangers : il faut observer que le péage qui vous est présenté n'égale pas la dépense actuelle, & remarquer tous les avantages qui résultent d'une navigation commode & qui ne peut jamais être interrompue.

La dépense pour la construction de ce canal, & des terreins ou établissemens à acquérir, (les cas imprévus évalués 654,099 livres 15 sols 10 deniers)

eſt de 11,183,629 livres 19 ſols 9 deniers; & le revenu calculé ſur le paſſage de mille bateaux portant quatre-vingt milliers, eſt de 1,118,983 livres.

Je vous obſerverai à cet égard que l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées dit dans ſon rapport que les dépenſes ſont diminuées & les revenus exagérés.

M. Clavaux demande qu'il lui ſoit accordé trente années de jouiſſance du péage ſur la partie des rivières de l'Eure & Loir, qui ſont déja navigables, mais très-imparfaitement, & ſoixante ſur les parties du canal qu'il ouvre à neuf.

Les corps adminiſtratifs ſont tous d'accord ſur ce qu'il ſoit accordé un péage : tous ſollicitent vivement la prompte exécution; quelques-uns demandent à conſtruire ou racheter leurs ports, & qu'il n'y ſoit point alors établi de péage : c'eſt pour remplir ces différens objets que votre comité m'a chargé de vous propoſer le projet de décret ſuivant.

PROJET DE DÉCRET.

L'Aſſemblée nationale, conſidérant que tout ce qui tend à favoriſer l'agriculture & le commerce ne peut être trop promptement exécuté, décrète qu'il y a urgence.

L'Aſſemblée nationale, après avoir entendu le rapport de ſon comité d'agriculture, vu l'avis de l'adminiſtration centrale des ponts & chauſſées, & celui des départemens, diſtricts & municipalités intéreſſés directement à l'exécution du projet du canal de jonction & de navigation d'Eure & Loir, préſenté par M. Clavaux, après avoir décrété l'urgence, décrète ce qui ſuit :

ARTICLE PREMIER.

Le ſieur Clavaux & compagnie eſt autoriſé à ouvrir un canal de navigation pour joindre les rivières d'Eure & Loir de Tranchefetus à Bonneval ; à réparer & ſe ſervir de la digue faite d'après les plans du maréchal de Vauban, ſituée près le moulin Boiſard, pour former un réſervoir qui doit alimenter le point de partage par un canal d'irrigation ; à rendre navigables les rivières d'Eure & du Loir de Tranchefetus à Pacy, & de Bonneval au Château-du-Loir ; enfin, de perfectionner la navigation déja établie ſur ces deux rivières du Château-du-Loir à Angers, & de Pacy au Pont-de-l'Arche, ſuivant les plans devis & détails qu'il a fournis.

II.

Depuis Angers juſqu'au Pont-de-l'Arche, ce canal, les berges, chemins de hallage, foſſés, franc-bords & contre-foſſés ſeront exécutés & entretenus par la compagnie, ſur une largeur de vingt-cinq toiſes ; elle ſera augmentée dans les endroits où il ſera jugé néceſſaire d'établir des réſervoirs, baſſins, ports, abreuvoirs, & des anſes pour le paſſage des bateaux, & dans les endroits où les francs-bords ne donneroient pas aſſez d'eſpace pour les dépôts des terres provenantes des fouilles, & auſſi ou les terres des excavations n'en fourniroient pas ſuffiſamment pour former les digues du canal.

III.

Le ſieur Clavaux fera conſtruire & entretenirà ſes frais, pendant tout le temps de ſa jouiſſance, toutes

les écluſes néceſſaires à la navigation ſur le canal, & toutes les portes marinières ſur celui d'irrigation du point de partage; il ſera de même conſtruire & entretenir tous les ports & les ponts de communication qui ſeront jugés néceſſaires par les corps adminiſtratifs, ſur ſa demande des conſeils généraux de commune, & les ponts ne pourront avoir moins de quinze pieds de largeur, y compris les parapets.

I V.

La rivière d'Eure devant être encaiſſée par deux digues latérales, l'une qui doit ſervir de chemin de hallage, & l'autre ſeulement à contenir les eaux, le ſieur Clavaux acquerra le terrein des rives des deux côtés, par tout où il faudra exécuter ces ouvrages, & ne pourra en faire aucun qui, retenant les eaux, leur faſſe excéder le niveau actuel.

V.

Il eſt autoriſé à acquérir à ſes frais tous les terreins ou établiſſemens quelconques néceſſaires à l'exécution de ſon projet, ſur l'eſtimation d'experts nommés contradictoirement avec les propriétaires; & s'il ſurvenoit quelque difficulté, elle ſera terminée par un tiers-expert nommé par le directoire du diſtrict.

Le propriétaire d'un héritage diviſé par le canal, pourra, lors du contrat, obliger le ſieur Clavaux d'acquérir les parties reſtantes, pourvu qu'elles n'excèdent pas en valeur celles acquiſes pour ledit canal & ſes dépendances.

V I.

Le ſieur Clavaux ne pourra ſe mettre en poſſeſſion d'aucune propriété, qu'après le paiement réel & ef-

fectif de ce qu'il devra acquitter : si on refuse de recevoir ce paiement, ou en cas de difficulté, la consignation de la somme à payer (faite dans tel dépôt que les directoires de département ordonneront) sera considérée comme paiement, après qu'elle aura été légalement notifiée : alors toutes oppositions ou empêchemens à la prise de possession seront sans effet.

VII.

Quinzaine après le paiement ou la notification, le sieur Clavaux est autorisé à se mettre en possession des bois, pâtis & terres à champ emblavés ou non, qui se trouveront dans l'emplacement du canal ou de ses dépendances ; à l'égard des bâtimens, clos & marais légumiers, le délai sera de trois mois.

VIII.

Les hypothèques dont les biens qu'il acquerra pour la construction de ce canal & de ses dépendances pourroient être chargés, seront purgés en la forme ordinaire.

IX.

Ce canal sera traité à l'égard des impositions, comme le seront tous les établissemens de ce genre.

X.

Le sieur Clavaux est autorisé à détourner les eaux qui pourroient être nuisibles au canal, à y amener celles qui y seroient nécessaires, & à former des canaux d'irrigation en indemnisant préalablement ceux dont les propriétés seroient endommagées, & en

remplaçant les établiſſemens utiles au public, dont la ſuppreſſion auroit été jugée indiſpenſable.

X I.

Sur la demande des conſeils-généraux des communes & ſur l'avis des diſtricts, les départemens autoriſeront les municipalités à conſtruire ou acquérir avec la compagnie, & entretenir à leurs frais, les ports qui leur ſeront utiles. Le ſieur Clavaux ni ſa compagnie ne pourront alors y percevoir aucun péage, non plus que dans les ports qui exiſtent déjà.

X I I.

Il pourra conſtruire des moulins ſur le côté de ce canal à la chûte des écluſes, mais ſans que ces moulins & autres établiſſemens, de quelque nature qu'ils ſoient, puiſſent préjudicier en aucune manière à la navigation ou à l'agriculture.

X I I I.

Il jouira pendant ſoixante ans du droit de péage qui ſera décrété ſur la partie du canal où il n'y a point encore de navigation établie, & pendant trente ſeulement ſur celle où l'on navigue déjà ; dans leſquels temps de jouiſſance le terme fixé pour l'achèvement des travaux n'eſt point compris. Mais le ſieur Clavaux conſervera la propriété abſolue des moulins, magaſins, maiſons ou tous autres établiſſemens qu'il aura conſtruits en conformité du préſent décret, ſans que dans aucun cas il puiſſe prétendre aucune indemnité envers la Nation, lorſqu'elle ſera propriétaire du canal, ſoit pour raiſon de la privation

des eaux lorſqu'il faudra faire des réparations au canal ou a ſes dépendances, ſoit pour le dépôt des matériaux néceſſaires à ces réparations, ſoit pour toute autre cauſe.

X I V.

Il commencera ſes approviſionnemens dans trois mois, à compter du jour de la publication du préſent décret, afin de pouvoir mettre les travaux en activité au mois de Mars prochain.

Il juſtifiera dans le même délai de trois mois au département d'Eure-&-Loire, qu'il peut diſpoſer d'une ſomme de cinq millions; & s'il ne remplit pas cette diſpoſition, il ſera déchu du bénéfice du préſent décret, ſans pouvoir rien répéter à la charge de la Nation, comme dans le cas où tous les travaux néceſſaires à la perfection de la navigation du canal, ne ſeroient pas terminés dans l'eſpace de dix années.

X V.

On laiſſe à M. Clavaux la faculté d'exécuter d'abord en pierres ou en bois, & ſuivant les localités, les ponts & écluſes néceſſaires aux communications & à la navigation; mais tous les ponts & écluſes ſeront conſtruits en pierre, ſolidement bâtis & dans le meilleur état poſſible, lorſque la Nation devra rentrer en poſſeſſion dudit canal.

X V I.

Tous les plans, devis & détails ſeront dépoſés au département d'Eure-&-Loire, en même temps que la ſoumiſſion.

TARIF DU PÉAGE.

Accordé au ſieur Clavaux depuis Angers juſqu'au Pont-de-l'Arche, ſur le canal d'Eure-&-Loire, & ſur le canal d'irrigation qui doit alimenter le point de partage.

ARTICLE PREMIER.

Tous les bateaux chargés de grains, farines, vins, fruits, légumes, chanvres, bois, fers, charbons de toute eſpèce, ſels, foins, pailles, poteries, chaux, tuiles, plâtre, ardoiſes & engrais, paieront ſix deniers du quintal, poids de marc, en raiſon de chaque lieue de 2000 toiſes qu'ils feront ſur le canal.

Ils paieront pour toutes autres marchandiſes encombrantes, neuf deniers du quintal, poids de marc, en raiſon de chaque lieue.

II.

Les trains de bois de toute eſpèce, & les bateaux vuides qui paſſeront ſur ce canal, paieront douze ſols par toiſe de longeur & par lieue.

Les bateaux qui n'auront que le tiers de leur charge, ou moins, paieront les mêmes droits en ſus de ceux dûs par les marchandiſes. Les batelets & bachots d'environ vingt pieds de longueur, paieront quinze ſols par lieue.

III.

Les voyageurs par les coches, diligences, batelets & galiotes, établis ſur ce canal, paieront trois ſols par lieue, & ſix deniers par quintal & par lieue, pour

leurs effets & marchandiſes au-deſſus de ce qui excédera le poids de 10 liv.

I V.

Les bateaux chargés, les batelets ou bachots qui les ſuivent, & les trains de bois qui entreront dans ce canal, pour ſe rendre à leur deſtination, pourront y reſter pendant dix jours ſans rien payer pour droit de ſéjour; après ce temps, les bateaux & trains de bois paieront un ſol trois deniers par journée de vingt-quatre heures & par toiſe de longueur, pendant leur ſéjour dans ce canal ou ſes ports, & les batelets & bachots deux ſols ſeulement par journée.

Les bateaux vuides, les batelets ou bachots qui emprunteront le paſſage du canal, pourront y reſter quatre jours ſans payer les frais de ſéjour; après ce temps, ils les acquitteront, comme il eſt dit ci-deſſus, hors les temps où la navigation ſeroit interrompue.

V.

Les marchandiſes, les bateaux, ou trains de bois qui paſſeront ſur les parties du canal où la navigation exiſte maintenant, ne paieront que la moitié des droits ci-deſſus mentionnés.

V I.

Tous les objets appartenans à la Nation, tranſportés ſur ce canal, ne paieront que la moitié du droit de tarif ci-deſſus.

DE L'IMPRIMERIE NATIONALE.